

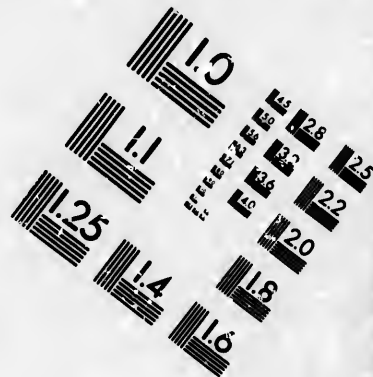
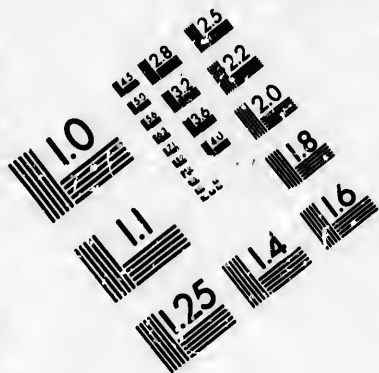
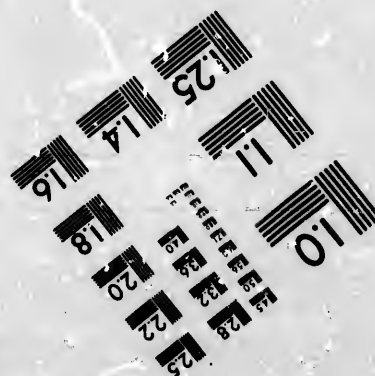
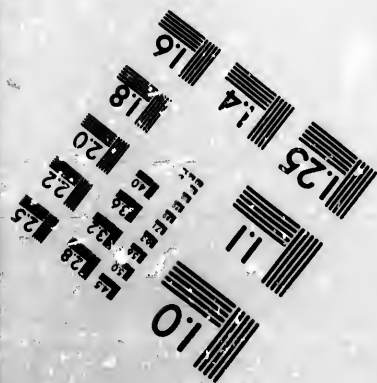
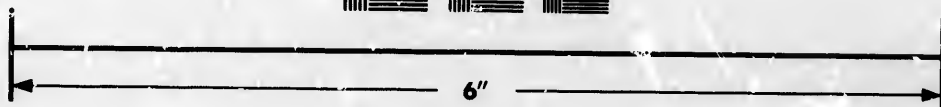
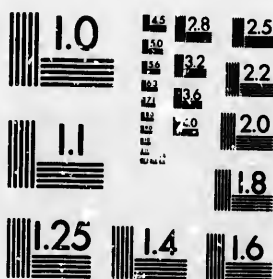


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1981

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- ☒ Coloured covers/
Couverture de couleur
- ☐ Covers damaged/
Couverture endommagée
- ☐ Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- ☐ Cover title missing/
Le titre de couverture manque
- ☐ Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur
- ☐ Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- ☐ Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur
- ☐ Bound with other material/
Relié avec d'autres documents
- ☒ Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la
distortion le long de la marge intérieure
- ☐ Blank leaves added during restoration may
appear within the text. Whenever possible, these
have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées
lors d'une restauration apparaissent dans le texte,
mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont
pas été filmées.
- ☐ Additional comments:/
Commentaires supplémentaires:

- ☐ Coloured pages/
Pages de couleur
- ☐ Pages damaged/
Pages endommagées
- ☐ Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées
- ☐ Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- ☒ Pages detached/
Pages détachées
- ☐ Showthrough/
Transparence
- ☐ Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression
- ☐ Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire
- ☐ Only edition available/
Seule édition disponible
- ☐ Pages wholly or partially obscured by errata
slips, tissues, etc., have been refilmed to
ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,
etc., ont été filmées à nouveau de façon à
obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	14X	18X	22X	26X	30X
☐	☐	☐	☒	☐	☐
12X	16X	20X	24X	28X	32X

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

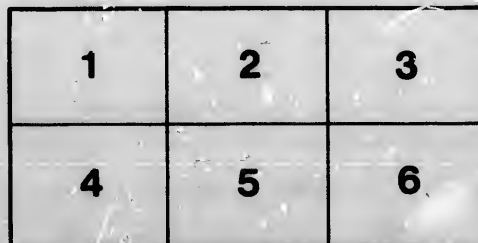
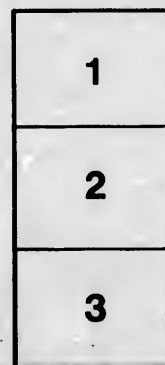
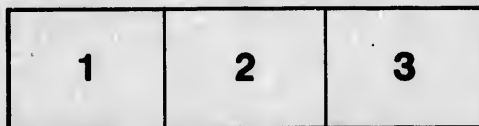
Library of the Public
Archives of Canada

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol → (meaning "CONTINUED"), or the symbol ▼ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

La bibliothèque des Archives
publiques du Canada

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole → signifie "A SUIVRE", le symbole ▼ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

DES MEMOIRES DE LA SOCIETE ROYALE DU CANADA

DEUXIÈME SERIE—1897-98

VOLUME III

SECTION I

LITTÉRATURE FRANÇAISE, HISTOIRE, ARCHÉOLOGIE, ETC.

17

JACQUES CARTIER

Questions de Lois et Coutumes Maritimes

Par M. l'Abbé HOSPICE VERREAU

Docteur ès lettres

EN VENTE CHEZ

J. DURIE & SON, OTTAWA; THE COPP-CLARK CO., TORONTO

BERNARD QUARITCH, LONDRES

1897

96/15

1897
(111).

1897
(111).

V.—*Jacques Cartier—Questions de Lois et Coutumes maritimes,*¹

Par M. l'Abbé Hospice Verreau, docteur ès lettres.

(Lu le 19 mai 1896.)

Les questions que nous allons examiner dans cette troisième étude sur Cartier sont d'un ordre moins élevé que les précédentes ; mais elles ne cessent pas que d'avoir encore de l'importance. Elles nous aideront à mieux comprendre le texte du découvreur malouin, et à interpréter plus facilement certains détails dont la signification, sans cela, échapperait au lecteur. Nous allons interroger les lois et les usages maritimes qui existaient au commencement de *xvi^e* siècle et qui ont dû être observés par Cartier dans ses trois voyages au Canada :

Qu'on se rassure, cependant : je ne veux ni faire un cours de droit, ni étaler une érudition d'emprunt : mon œuvre sera bien modeste ; mais je crois qu'elle sera utile.

Nous lisons au début du premier voyage : "Après que Missire " Charles de Mouy, chevalier seigneur de la Milleraye et Visadmiral de " France, eut prins les sermens et fait-jurez les *Cappitaine, maistres* et " *compaignons* desditz navires de bien et loyaument soy porter au service " du Roy soubz la charge dudit Cartier, partimes, etc." ²

Puis, vers la fin de sa narration, Cartier, après nous avoir raconté qu'il essaya vainement de lutter contre les vents et les courants dans le détroit de Saint-Pierre ³, ajoute :

" Nous ayant ce ven, retournasmes avec nos dites barques et vinsmes " à noz nauvres qui estoient à la voile, espérant toujours gagner en avant, " qui estoient deschuz plus de quatre lieues aual le vent de là où les " auvons laissées. Et nous arrivez au dit naviro, assemblasmes tous les " *cappitaines, pillottes, mestres* et *compaignons* pour auoir l'opinion et " aduys de ce qu'il estoit bon de faire ; et après auoir l'ung après l'autre " dit que, consideré les grans ventz d'avaulx qui commençoient, et que " les marées estoient fortes, tellement qu'ilz ne faisoient que décheoyr, et " qu'il n'estoit possible de gaigner oultre en ceste saison, et aussi que " les tormentes commençoient en icelluy temps en la Terre neuve, et " que nous estions encores bien loing et ne scauions les dangiers qui " estoient entre deux, qu'il estoit bien temps de s'en retourner ou de " demeurer par là, véant ⁴ et dauantage, que si une muayson de vent de

¹ Le présent travail fait suite à deux études sur Jacques Cartier publiées dans les *Mémoires de la Société royale*, t. VIII, p. 121 et t. IX, p. 77.

² Relation originale du *Voyage de Jacques Cartier au Canada en 1534*, Paris, Tross, 1867, p. 1.

³ Entre l'île d'Anticosti et la côte du Labrador.

⁴ Du Petit-Val a remplacé ce mot par *tout le reste de l'année*, traduction de l'italien *per tutto il resto dell' anno*. Si MM. Michelant et Ramé ont bien lu, *véant*,

"Nord nous prenoit, que c'estoit force de y demeurer; après lesquelles
"opinions prises, fismes arrivez large à nous en retourner, etc."¹

Dans ces deux passages, nous voyons les noms de *capitaine*, *maîtres*, *pilotes* et *compagnons*. Nous avons besoin de connaître quelle en était la signification au commencement du XVI^e siècle; par là, nous pourrions nous former une idée exacte de l'office auquel ces mots correspondaient alors.

I

Aujourd'hui, nous donnons également le titre de *capitaine* à celui qui est à la tête d'une compagnie de soldats et à celui qui conduit un vaisseau. Dans la première partie du XVI^e siècle, ce titre ne s'accordait — autant que j'ai pu le constater — qu'à un militaire et pour un commandement militaire.

On était capitaine d'une place, ou capitaine d'une compagnie de soldats. La personne qui conduisait un vaisseau s'appelait *maître* ou *patron*. C'est ainsi qu'elle est invariablement désignée dans les édits royaux rendus au sujet de la marine, surtout dans les édits de François I^{er}, années 1517 et 1544.²

Dans l'édit de 1544, le mot *capitaine* se rencontre une ou deux fois. Il est employé avec d'autres, comme ceux de *maîtres*, *chefs*, *patrons*, *conducteurs*, afin de généraliser et de comprendre sous différents titres, l'étendue de l'autorité qui pouvait être donnée à une autre personne qu'à l'amiral ou à ses lieutenants.

avec la signification que lui donne Ramusio, doit être une locution locale. Roquefort, dans son *Glossaire de la Langue romane*, fait dériver ce dernier mot de *videns* et de *vetans*, par une formation certainement très régulière, mais ni l'une ni l'autre des deux significations — voyant et prohibant — ne saurait convenir ici. Il faut donc chercher une autre étymologie. Duméril, *Dictionnaire du Patois normand*, à l'article *antan*, donne un mot qui signifie *cette année*, c'est *ouan*, formé de *hoc anno*, et il cite pour exemple :

Dit la dame : naiez paor,
Je vous mettrai en tel destor
Où il ne querra ouan.

(*Tableaux anciens*, t. III, p. 314.)

Et Roquefort, au mot *ouan*, donne cet autre exemple :

Charlot, foi que doi Sainte Jame,
Vous avez ouan fame prise, etc.

(*La Desputoison de Charlot et du Barbier*.)

Véant peut être une mauvaïse lecture pour *ouan*. Dans ce cas, les gens de Carthage auraient voulu dire qu'il fallait s'en retourner ou se décider à demeurer sur nos côtes *cette année et davantage*, puisqu'en hivernant en Canada, ils n'auraient pu repasser en France que l'année suivante. Je crois que c'est là le vrai sens du mot employé par Cartier, et la version de Ramusio paraît exacte.

¹ Relation originale, pp. 47 et 48.

² Le premier signé à Abbeville, juillet 1517, le second, à Fontainebleau, février 1543-1544. Isambert, *Recueil général des anciennes Loix françaises*, Paris, 1828, t. XII, pp. 137 et 854.

La raison est facile à saisir : jusque-là, les entreprises sur mer n'avaient en que deux buts : ou faire le commerce ou transporter des soldats. Dans le premier cas, on n'avait besoin, pour conduire les navires, que des *maîtres* et des *pilotes*. Dans le second cas, l'entreprise était commandée par un chef militaire à qui l'on donnait le titre de vice-amiral, ou de capitaine, selon les circonstances. Ce personnage pouvait donc n'être pas un marin, et de fait il l'était très rarement, comme l'affirme M. Jal,¹ dont l'autorité en ces matières est d'un très grand poids.

C'est, d'ailleurs, la conclusion à laquelle on arrive quand on étudie l'histoire de la marine à cette époque. Je ne sais si l'amiral Philippe de Chabot avait jamais mis le pied sur un vaisseau avant sa captivité, quand il fut transporté en Espagne avec François 1^{er}, après la bataille de Pavie. Roberval était dans le même cas quand il fut chargé de l'expédition de 1641.²

L'importance des expéditions navales augmentant avec les découvertes, on comprit peu à peu la nécessité qu'il y avait pour un chef d'escadre d'être expérimenté au fait de la mer, comme on disait autrefois. Cependant, je le répète, jusqu'au milieu du xvi^e siècle, c'est l'officier militaire que l'on considère dans le capitaine plutôt que le marin.³

La charge de capitaine était conférée par une commission à temps, suivant l'expression de l'époque, et se terminait avec l'expédition qui l'avait exigée. C'est ordinairement l'amiral qui l'accordait, en vertu des pouvoirs de sa charge.

Mais ces usages se transformèrent peu à peu selon les besoins de la politique et les développements de la marine. Ainsi, dès 1575, Chaton de la Jaunaye, qui paraît s'être distingué sur mer, quoiqu'il ne fût pas pilote, est nommé par Henri III à la charge de capitaine dans la marine royale, comme à un office permanent.

Le capitaine qui avait sous ses ordres plusieurs vaisseaux en était considéré comme l'amiral⁴ et par suite, il jouissait de certains privilèges.

¹ *Documents inédits sur l'histoire de la marine au xvi^e siècle*, note 134.

² On a même vu en France un ecclésiastique, M. de Sourdis, archevêque de Bordeaux, nommé général d'une armée navale.

M. de Repentigny, qui fut plusieurs fois amiral de la petite flotte canadienne, n'était pas un homme de mer.

³ Cf. *Hydrographie, contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, par le P. G. Fournier, 2^{me} édition. Paris, 1667.

Quant aux *Us et Coutumes de la Mer*, Rouen, 1671, cet ouvrage s'occupe surtout de la marine marchande. Cependant dans ses commentaires sur les *Jugements d'Oleron*, p. 10, et ailleurs, Clairac nous indique clairement quels sont le rang et les fonctions du capitaine.

⁴ "Par ce mot amiral, j'entends deux choses. La première, ceux qui en diuers temps, et pour diuerses occasions ont esté employez au gouvernement de nos Flottes par commission à certain temps, et pour quelque affaire, laquelle acheuée, . . . leur commission . . . a cessé et pris fin. La seconde, ceux qui ont eu cette charge à titre d'office ordinaire, réglé par la loy, ou érigé par Edit à perpétuité pour toute sorte d'affaires et négoces concernant la Marine, soit en temps de paix, soit en temps de guerre." *Hydrographie*, par le P. Fournier, *op. cit.*, p. 200.

Ainsi, il pouvait mettre pavillon au grand mât¹. Lui seul portait le fanal avec une lanterne sur le point le plus élevé de la poupe, indépendamment des feux dont il pouvait se servir pour les signaux de nuit. Pour ceux du jour, un trompette à ses ordres les transmettait quand le temps le permettait. Enfin, il pouvait avoir dans son navire un domestique pour le servir.

Nous verrons plus loin que sur ce point Cartier connaissait ses droits et qu'il sut s'en prévaloir.

* * *

Quant au *maître*, son nom seul indique quelle position il occupait sur les vaisseaux. Il en avait la conduite générale, quelle qu'en fût la destination. Sous lui, se trouvaient, pour l'assister, le contremaître et les quatre compagnons de quartier.

Sur les vaisseaux marchands, il occupait naturellement la première place, mais il n'avait que la troisième sur les navires de guerre et sur ceux qui étaient simplement employés pour le service du roi. Dans ce cas, il ne venait qu'après le capitaine et le pilote, mais il conservait toute son autorité sur les matelots, et dirigeait toute la manœuvre².

Le maître était obligé de posséder des connaissances assez étendues dans l'art de la navigation ; il les acquérait par l'étude et surtout par l'expérience, et subissait un examen avant de pouvoir prendre son titre ou se charger d'un vaisseau.³

Au besoin, il remplaçait le pilote, et la responsabilité du navire tombait presque toujours sur lui. Aussi possédait-il dans tout le vaisseau une autorité très grande, sagement tempérée par les devoirs qu'il avait à remplir, et par les soins qu'il devait à son équipage.

Cet équipage, c'est lui qui le formait en choisissant les hommes qu'il

¹ Le maître du navire qui arrivait le premier sur le banc de Terre-Neuve pour y faire la pêche était considéré comme l'amiral de ceux qui venaient s'installer après lui, et, en cette qualité, il arborait pavillon au grand mât. *Us et Coutumes de la Mer*, p. 560.

² "Il n'en commandait personnellement qu'une partie. Ordinairement, dit Clairac (*Us et Coutumes de la Mer*, p. 10), le maître commande les manœuvres depuis la poupe jusqu'au grand mât ; le commandement du contremaître est depuis l'éperon ou la proue jusqu'au mast de misaine icelui compris."

La découpeure du pont, dont nous nous occuperons plus tard, faisait alors de l'avant et de l'arrière du vaisseau deux îlots séparés par une sorte d'abîme. Cette découpeure, dit l'amiral Jurien de la Gravière, limita pendant longtemps le domaine du maître et du contremaître. *Les Marins du xve et du xvie Siècle*.

³ Ordonnance de l'Amirauté, 1584, articles 86 et 87. Cette ordonnance, il est vrai, est postérieure à l'époque qui nous occupe ; mais Henri III paraît y avoir résumé ce que ses prédécesseurs avaient réglé avant lui. Depuis longtemps, le roi d'Espagne, celui de Portugal ainsi que la Hanse Teutonique, avaient passé des règlements analogues. Cf. *Us et Coutumes de la Mer*, pp. 8, 10.

croyait les plus propres à l'entreprise dont il était chargé : personne n'avait le droit d'intervenir et de gêner son choix¹.

Dans la marine marchande, le maître avait certains droits et des obligations qu'il est inutile de signaler ici, parce qu'ils ne rentrent pas dans notre sujet.

Du *pilote*, il y a très peu de choses à dire : ses fonctions étaient alors ce qu'elles sont aujourd'hui. Il occupait toujours la seconde place, soit sur les vaisseaux du roi, soit sur les vaisseaux marchands, c'est-à-dire que sur les premiers, il venait après le capitaine, et sur les seconds après le maître.

On distinguait les pilotes *hauturiers* qui se dirigeaient en pleine mer en prenant la *hauteur* des astres, et les pilotes *côturiers*, *lamaneurs* ou *locman*,² qui étaient familiers avec une partie des côtes maritimes d'un pays, ou avec quelque rivière navigable.

Sur le navire *la Couronne*, qui a passé pour un chef-d'œuvre de construction maritime au commencement du XVII^e siècle, il y avait deux pilotes hauturiers, deux pilotes pour les côtes d'Espagne, deux pour les côtes de Saintonge, et deux pour les côtes de Bretagne.³

J'aurais aimé à constater la somme de connaissances qu'on exigeait des pilotes au XVI^e siècle. Je n'ai malheureusement rien trouvé de clairement déterminé. Les ordonnances qui leur imposaient des examens sont d'une date plus récente. D'ailleurs, je pourrai étudier cette question avec plus de détails quand j'aurai à considérer dans Cartier l'homme de science et d'expérience. Pour le moment, il me suffira de dire que si nous jugeons par leurs écrits les pilotes hauturiers français de cette époque, Gamart, Jacques Cartier, Jean Alfonse, nous verrons qu'ils avaient toutes les connaissances qu'on pouvait acquérir alors sur l'astronomie et la cartographie.

Mais il faut reconnaître que ces derniers n'étaient pas des hommes vulgaires et qu'ils formaient un nombre bien peu considérable. Quand

¹ " Il n'appartient qu'au Maître de composer son équipage, et faire élection des Compagnons qu'il a besoin ; le Bourgeois, ny nul autre ne le pouvant contraindre d'en prendre aucun s'il ne lui plaît. La raison est, que le Maître doit être assuré de luy-mesme, et par sa propre connoissance, et non par le raport d'autrui, de la valeur, obéissance, et fidélité des Compagnons qu'il prend ou choisit. Qu'il est plege, et répond des légers méfaits de ceux de son équipage, Concierge ou Geolier, pour représenter à Justice les coupables de gros crimes." *Us et Coutumes, op. cit.* p. 54.

² " *Locman, Lomen et Lamaneur* sont Pilotes et Mariniers de rivières, pris et louez sur les lieux, comme connoissans les pas et les dangers desquels le Pilote du Navire n'a pas de notice, *Helcyarii* : que les Maîtres appellent et louent lorsque le Pilote ordinaire le requiert" . . . " En Bretagne ils sont fort nécessaires, comme a remarqué l'auteur de la *Mer des Histoires*, liv. II, ch. II, en ces termes : Car il fait fort dangereux entre les Havres de Bretagne Armorique, sans Lomen ou Guide". *Us et Coutumes*, p. 75, *op. cit.*

³ *Hydrographie*, etc., p. 45, *op. cit.*

l'océan eut été plus exploré, et les rivages du nouveau monde mieux connus, on se montra, sans doute, moins exigeant sur la question de la science que devaient posséder les pilotes hauturiers. C'est au moins ce qui paraît résulter des reproches amers que Clairac leur adresse en les accusant d'être inférieurs aux pilotes des autres nations.¹

Quant aux pilotes côturiers, ils étudiaient la configuration des côtes et du littoral de leur pays, les passages dangereux, les écueils, les ports de refuge, etc. ; mais là s'arrêtait leur savoir.

Quoi qu'il en soit, le droit maritime de l'époque était particulièrement sévère à l'égard du pilote quand il causait la perte du navire qu'il devait conduire à bon port. D'après les *Jugements d'Oleron* le capitaine pouvait tout simplement lui faire couper la tête sans forme de procès.²

Mais le *Consulat* se montrait plus équitable en exigeant que la cause du malheureux pilote fût jugée par l'équipage entier, et non par le seul maître.³

On avait certainement raison de procéder avec sévérité dans de pareils accidents, car on avait à redouter dans la perte des navires d'autres causes que l'ignorance : il y avait, par exemple, la cupidité, à une

¹ "Les gens de mer Portugais, les Hollandais et Zelandois sont pour la plus part d'eux, bien instruits et dressez à toutes ces nobles opérations, quoy qu'au reste le plus d'eux soient illicites (*sic*), ils prennent grand plaisir, font honneur et caresses à ceux qui les poussent ou les portent sur le discours d'icelles, ce que j'ay expérimenté pendant 25 à 30 ans que j'en ay interrogé & mis sur telles questions, lorsqu'ils sont venus faire rapport de leur voyage au siège de l'admirauté de Guyenne à la Table de marbre.

"Mais quand aux Suédois, Danois, Allemans, Irois, Ecossols, Anglois, Basques, Bretons, Normans, Poitevins & Picards, que j'ay veus & pratiqués en semblable rencontre, j'ay remarqué qu'ils n'agréent aucunement les dits interrogatoires, estant plus disposez à vuidier la bouteille, humer l'eau de vie, & fumer le tabac, qu'à manier adroitement l'Astrolabe, le grand Anneau, le quadrans ou quart de rond, le triangle ou l'arbalestille : ce qui soit dit sans dessein d'offenser ceux que je n'ay pas vus ny pratiqué, & sans en faire règle ou jugement général sans exception pour toutes ces Nations.

"J'ay remarqué que la grande estude qui les a rendus ou fait devenir Pilotes, consiste à dresser leur routes à la manière antique, veue par veue, & par apparence de caps ou promontoires à l'aspect de Chapelles, Chasteaux, Tours, Clochers & Moulins à vent, ou par cours de Marées, & par la couleur ou condition des sables de la Sonde. Conformément à ce qu'enseignent les Routiers de *Garcie de Ferrande*, & du Capitaine *Jean Alfonse Saintongeais*. Mais du Ciel et des Mathématiques, ils n'estiment pas en avoir besoin. Si ce n'est seulement la connoissance des Gardes du Nort, qui composent la petite Ourse pour la direction du Compas par la posture de laquelle constellation les Hauturiers remarquent le Sit ou le vray lieu du Pole." *Us et Coutumes*, etc., *op. cit.*, p. 407.

² *Jugements d'Oleron*, 23, 24 et 25, *Us et Coutumes de la Mer*, pp. 74 et suivantes.

³ "Néanmoins le patron ne sera pas le seul juge pour décider si celui qui a été pris pour pilote doit perdre la tête ; cette mesure doit être résolue par le contre-maître, les marchands et tout l'équipage du navire." (Traduit du catalan par J.-M. Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. II, p. 251.) Voir, note A, à la fin de ce mémoire, quelques détails sur le *Consulat* et les *Jugements d'Oleron*.

époque où le droit de *bris*, quoique adouci, était encore en vigueur ; ou bien encore un patriotisme plus ou moins bien compris, quand les navires étrangers étaient obligés d'avoir recours aux pilotes du pays dont ils longeaient les côtes.

Le P. Fournier, en rappelant cette mesure sévère, regrette qu'elle ne fût pas observée assez souvent de son temps, "parce que, ajoute-t-il, on ne verrait pas tant de naufrages comme l'on voit".¹

.

"Les *compagnons*, dit Clairac, sont les mariniers de l'équipage, *secii navales*, dans Tite Live." On désignait ainsi ceux qui travaillent aux manœuvres du vaisseau ; aujourd'hui ils s'appellent *matelots*², nom qui était assez rarement employé aux *xiv^e* et *xv^e* siècles, et pendant la première moitié du *xvi^e*. On ne le voit pas une seule fois dans les voyages de Cartier.

Pour nous, le matelot est un mercenaire que l'on traite durement et souvent sans pitié, à qui on ne demande rien de plus que d'accomplir son travail avec la ponctualité d'une machine ; mais à l'époque où la navigation hauturière étendait le champ de ses explorations, l'homme qui partageait avec le maître les périls de l'océan et dont le dévouement devait assurer le salut commun, n'était pas un simple manœuvrier, c'était un *compagnon* qu'il fallait traiter avec un certain respect, soigner avec attention et toujours protéger.

Ce qui frappe dans le droit maritime de l'époque, en France surtout, c'est le sentiment de solidarité—on peut dire d'égalité qu'il reconnaît entre les compagnons et le maître. Le maître, il est vrai, commande aux compagnons, mais il ne peut les traiter à sa guise : il leur doit des soins et même des égards. Il est obligé de les consulter dans certain cas. Mais ce qui paraîtra aujourd'hui le côté caractéristique de ce droit, c'est que le matelot pouvait avoir une part dans le fret et, par là, réaliser des profits dans les entreprises dont il avait à subir les dangers.

¹ *Hydrographie*, p. 123. *Op. cit.*

² Littré, avec raison, rejette les étymologies du mot *matelot* données par Jal et par Diez. L'étymologie la plus vraisemblable, d'après lui, est le hollandais *Maate*, compagnon. "L'usage et la coutume de la mer, dit à ce sujet Clairac, est de composer l'équipage deux à deux, comme aux compagnies de gens de guerre, les soldats camarades, lesquels marchent au même rang, et c'est ce que l'on dit faire matelotage ; les deux adjoints se nomment l'un l'autre *mon Matelot*." (*Us et Coutumes de la Mer*, p. 70, *op. cit.*)

Le P. Fournier nous apprend que le premier soin du capitaine, dès qu'il est en mer, doit être d'*amater* les hommes de l'équipage, "les associant tous, deux à deux.... commençant par soy et son lieutenant et finissant aux Pages et Garçons", etc. *Hydrographie*, p. 91, *op. cit.*

Si le *Dictionnaire de l'Académie* avait tenu compte de cette étymologie, il aurait été plus clair dans la définition qu'il donne du mot *matelot* appliqué à certains vaisseaux de ligne.

Aussi, était-il choisi avec soin, parce qu'il fallait compter sur son expérience de la mer, sur sa force et son courage et principalement sur son obéissance et sa fidélité.

Comme je l'ai indiqué plus haut, ce choix appartenait de droit au maître, qui, à son tour, avait été choisi par les armateurs ou par le capitaine, selon qu'il s'agissait de la marine marchande ou du service du roi.

Le capitaine, avant de prendre mer, était obligé de faire inscrire la liste détaillée de son équipage dans les bureaux de l'amirauté, et il devait la représenter au retour; c'était un moyen indirect de constater les causes de la disparition de ceux qui auraient pu manquer.

Je viens de l'indiquer, les compagnons avaient le droit d'être consultés dans quelques circonstances, par exemple quand il fallait prendre la mer¹; quand il s'agissait de prolonger le voyage au delà du temps et du lieu convenu, car l'équipage n'était pas engagé pour l'année, ou sous bon plaisir du maître, comme cela se pratique aujourd'hui: il ne l'était ordinairement que pour tel voyage déterminé.

Nous verrons plus loin que Cartier doit se conformer à cet usage à la fin de son premier voyage.

Quand les compagnons avaient été réunis et les navires avitaillés, au moment de s'aventurer sur l'océan, il restait une dernière formalité à remplir, au moins sur les vaisseaux qui étaient au service du roi. L'amiral, ou ses officiers, se présentait pour faire prêter à l'équipage serment de fidélité au souverain et d'obéissance à ceux qui avaient quelque commandement sur les navires².

Cette formalité observée au début du premier voyage de Cartier, dut l'être encore au second et au troisième, quoiqu'il n'en soit fait aucune mention.

¹ Voici comment s'expriment les *Jugements d'Oleron*: "Une nef est en hâvre... et quand il vient à soy départir, le maître doit prendre conseil à ses compagnons et leur dire: "Seigneurs, vous haïte ce temps? (vous convient-il, ce temps?)" Aucun qui y aura qui dira: "Le temps n'est pas bon, car il est nouvel debvenu et le devons "laisser assaeoir." Et les autres diront: "Le temps est bel et bon." Le maître est tenu soy accorder avec ses compaignons, et s'il le falsait autrement et la nef se perdoit, il est tenu de rendre la nef... De ce c'est le jugement."

² Ce serment était exigé par l'édit que François 1^{er} avait donné à Abbeville, juillet 1517:

Article premier. "Quand aucune armée ou entreprise se fera sur la dite mer par les gens qui sont ou seront à nos gages, nostre dict amiral fera jurer les chefs de chaque navire qu'ils gouverneront bien à droit... et aussi jurera le dict maître, contre-maître et ses quatre compaignons de quartier et aussi répondront de leurs gens."

Et plus loin, parlant de l'équipage, le texte ajoute:

Art. 2. "Auxquelles personnes il l'amiral chargera d'obéir aux dicts maître, contre-maître et quatre compaignons."

II

Revenons maintenant à Jacques Cartier.

À l'aide des explications précédentes, il nous sera plus facile d'étudier son rôle et de comprendre ses actes.

Et d'abord Jacques Cartier était-il pilote ?

Si par ce nom, on se représente l'homme secondaire, aux connaissances bornées et aux habitudes vulgaires tel que Clairac nous le dépeint dans ses commentaires (voir note ¹, p. 124) je répondrai : Non, Cartier n'était pas pilote, il était plus que cela. C'est un marin, comme Verrazano et Magellan, comme Cabot et Vespucci. Pour ce qui regarde la science de la navigation, nous pouvons affirmer que Cartier était pilote comme Colomb.

Où et comment avait-il acquis les connaissances nécessaires à cet office ? Nous l'ignorons encore. M. Joïon des Longrais a remis en lumière le fait probable que Cartier avait voyagé jusqu'au Brésil, et qu'il devait avoir navigué avec des Portugais, dont il avait appris la langue¹.

Le mariage de François I^{er} avec la reine douairière de Portugal, je l'ai déjà fait remarquer, avait sans doute augmenté les relations qui existaient entre la France et le Portugal ; mais ces relations dataient de loin. Dès le siècle précédent, le Portugal trouvait à Rouen et à Honfleur un marché pour les richesses qu'il allait cueillir sur les côtes de l'Afrique : on trouvait sur les navires français des pilotes portugais ou d'origine portugaise comme Jean Aïfonce ; ² les français montaient sur les vaisseaux portugais. Il n'est donc pas surprenant que Cartier ait été formé à l'école qui a donné au Portugal Vasco de Gama.

Aucun document ne nous fait connaître si Cartier avait reçu le titre de *pilote pour le roi* avant 1534 ; rien non plus ne nous fait voir que ce titre ait été pour lui une source d'honneurs et de richesses. La France, il est vrai, était alors au début de ses découvertes, elle n'avait pas le même intérêt que l'Espagne à perfectionner sa marine. L'Espagne attirait les pilotes étrangers, leur accordait des postes de confiance et des pensions, considérables pour l'époque, témoins Vespucci et Sébastien Cabot. Ainsi, Vespucci avait été nommé en 1508 pilote major, avec un traitement fixe, sans compter ce qu'il pouvait retirer de différentes sources. Il était chargé en outre d'examiner tous les pilotes, de les instruire, en se faisant payer

¹ Jacques Cartier, *Documents nouveaux recueillis*, par F. Joïon des Longrais, Paris, 1888, p. 16.

² La question de la nationalité de Jean Alfonse n'est pas encore décidée. Je le sais, on apporte des preuves très fortes pour établir qu'il était français. Mais il y en a de non moins probantes du côté des Portugais. (Cf. *Historia do Brazil* de Varnhagen, tome I, p. 44 ; *Amerigo Vespucci*, du même auteur, Lima, 1865, p. 115, note). D'ailleurs, Alfonse n'aurait pas été le premier pilote portugais qui se serait mis au service de la France. (Voir *Histoire du Brésil français*, par Gaffarel, Paris, 1878, page 35.)

par eux, de présider à la confection d'une carte modèle qu'on nommerait *Padron Real*.¹

Mais nous avons à considérer dans Cartier surtout le rôle de capitaine ou chef de l'expédition que le roi de France envoyait à la recherche de terres nouvelles.

Pour justifier ce choix, Cartier devait avoir un mérite peu ordinaire, puisqu'on lui confiait une mission importante où il fallait réunir les qualités du marin, de l'homme de guerre et, dans une certaine mesure, celles du diplomate ou du négociateur. Il devait, en effet, pénétrer dans des pays inconnus, savoir se défendre contre des peuples plus ou moins barbares, et tâcher d'entretenir en relation avec eux.

A quelle date précise reçut-il ses provisions de capitaine ? Fut-il nommé par le roi François I^{er} ou par l'amiral Philippe de Chabot ? Nous l'ignorons complètement.

Le P. Fournier² nous dit qu'à l'occasion du premier voyage de Cartier, Chabot fit régler "les droits, pouvoirs et autorité de l'amiral de France par lettre du 6 mars 1535 vérifiée en parlement".

Comme le P. Fournier semble n'avoir pas vu lui-même le document dont il parle, il n'est pas impossible qu'il s'agisse ici de la commission accordée à Cartier. En consultant les cahiers d'enregistrement des Parlements de Paris et de Rennes pour les années 1534 et 1535, on pourrait être mis sur la voie qui fera découvrir la première commission de Cartier.

Nous ignorons également quels étaient les pouvoirs confiés à Cartier : ils dépendaient de la volonté royale ; mais ils ne devaient pas être plus étendus dans la première commission que dans les suivantes.

Dans la seconde, qui porte la date du 30 octobre 1534, Cartier est chargé : 1^o de conduire les navires ; 2^o de continuer les découvertes commencées ; 3^o "d'essayer de faire et accomplir ce qu'il a plu au dit seigneur

¹ Mandamos que todos los pilotos de nuestros reinos é senorios, que agora son o seran de aqui adelante, que quisieren ir por pilotos en la dicha navegacion de las dichas islas é tierra firme, que tenemos a la parte de las Indias, é a otras partes en el mar Oceano, sean instruidos é sepan lo que es necesario de saber en el cuadrante é estrolabio, para que junta la pratica con la teorica se puedan aprovechar dello en los dichos viages que hicieren en las dichas partes, é que sin lo saber no puedan ir en los dichos navios por pilotos, nin ganar soldadas por pilotaje, ni los mercadores se puedan concertar con ellos para que sean pilotos, ni los maestres los puedan recibir en los navios sin que primero sean examinados per vos Amerigo Despucci, nuestro piloto major, é le sea dada por vos carta de examinacion é aprobacion de como saben cada uno de ellos lo susodicho ; con la qual dicha carta mandamos que sean tenidos é recebidos por pilotos espertos do quier que la mostraren, porque es nuestra merced que seais examinador de los dichos pilotos ; y porque a los que no lo supieren mas facilmente lo puedan aprender, vos mandamos que les enseñeis en vuestra casa en Sevilla a todos los que lo quisieren saber, pagandovos vuestro trabajo. (*Amerigo Vespucci, son caractère, ses écrits*, etc., par F. A. de Vurnhagen, Lima, 1865, III^e partie, p. 118.)

² *Hydrographie*, etc., p. 246.

lui commander et ordonner".¹ Il reçut, en un mot, "pouvoir, commission et "mandement spécial, avec la totale charge et superintendance des "navires, voiage et navigation tant à aller qu'à retourner".²

La troisième commission—du 17 octobre 1540—entre dans plus de détails et donne à Cartier des pouvoirs mieux définis; il s'agit en effet d'une entreprise plus considérable: on songe déjà à commencer une colonie et, pour cela, on compte qu'il se présentera des hommes de "bonne volonté, de toutes qualitez arts et industrie"; on pourra aussi employer un certain nombre de gens détenus dans les prisons.

Pour cette entreprise, il faudra des soldats et des officiers: Cartier aura sur tous et sur tout le commandement suprême. Maître pilote, c'est-à-dire marin dont la science, l'habileté et l'expérience sont connus, il dirigera l'expédition à travers les dangers de l'océan et les périls que devront offrir des côtes inconnues; capitaine général, il appliquera les lois et fera des règlements pour assurer la bonne administration de la colonie naissante, si l'on peut en fonder une.

Si, comme nous l'avons dit précédemment³, la chute de l'amiral Chabot amena la révocation de la troisième commission, celle-ci n'en fait pas moins voir que les pouvoirs de capitaine différaient complètement de ceux de pilote et de maître, et, par conséquent, elle confirme les explications que nous avons données plus haut.

Passons aux privilèges et aux honneurs dont Cartier a joui en sa qualité de capitaine.

Sur ce point, comme sur tout ce qui regarde sa personne, il se montre très sobre de détails dans le récit de ses voyages.

L'énumération en sera assez courte; mais le lecteur attentif qui parcourra les voyages découvrira peut être des faits qui m'ont échappé.

Ainsi le vaisseau qu'il monte est appelé la *nef générale*⁴, comme on appelait *amiral* le vaisseau qui portait le pavillon de l'amiral; dans la liste des hommes de l'équipage⁵, Pierre Marquier est enrôlé comme trompette; à deux ou trois endroits, il est question du serviteur du capitaine⁶.

Dans la narration du second voyage, on voit que Cartier a le sentiment de la position élevée qu'on lui a confiée et des honneurs qui lui sont dus. Quand il va rencontrer Donnacona pour la première fois, à terre, il se fait accompagner d'une escorte armée⁷.

¹ Le roi lui avait donc donné des instructions de vive voix.

² *Documents inédits*, op. cit., p. 7.

³ *Mémoires de la Société royale*, t. VIII, p. 122.

⁴ *Bref récit*, Tross, ff. 6 et 13, verso.

⁵ *Documents inédits*, etc., p. 10.

⁶ *Bref récit*, p. 37, verso et suivante. Le nom du serviteur, Charles Guyot, se trouve dans les manuscrits. Il est donné dans la réimpression qui accompagne le *Bref récit*, f. 62, verso.

⁷ *Bref récit*, f. 15, verso.

Quand il visite Stadacona d'une manière officielle, comme nous dirions aujourd'hui, il est escorté de cinquante hommes *bien en ordre*.¹

Le *Bref Récit* mentionne avec soin que, dans cette circonstance et dans la visite à Hochelaga, le capitaine était accompagné des gentils-hommes qui faisaient partie de l'expédition, et qui rehaussaient l'éclat dont le capitaine devait chercher à s'entourer.

On objectera peut-être que Cartier avait l'intention de se protéger contre toute surprise : cela est possible ; mais à l'espèce de reproche que Taïnoagny lui fait au nom de Donnacona, à sa première visite, Cartier répond que c'était la coutume en France comme il devait se le rappeler.²

En effet, les officiers de haut grade, les gouverneurs de place, dans l'exercice de leurs fonctions, ou sur le territoire soumis à leur autorité, marchaient accompagnés de leur état-major et de leurs gardes de corps, comme M. de Tracy faisait à Québec en 1665. Par conséquent, Cartier donnait au moins la raison plausible qu'il avait droit à ces honneurs.

Tous ces détails nous aident à mieux comprendre ce que comportait la charge de capitaine, et ce qu'il faut entendre par "les honneurs, prérogatives, prééminences, franchises, libertez, gaiges et biens faicts"³ que François I^{er} entendait accorder à Cartier dans la troisième commission.

III

Examinons maintenant le second extrait que j'ai donné plus haut du voyage de 1534, où Cartier nous apprend dans quelles circonstances il s'est décidé à retourner en France : nous verrons une autre application du droit et des usages maritimes.

Lorsque Cartier eut contourné, en remontant à babord, la partie inférieure de l'île d'Anticosti, il reconnut, aux montagnes du nord, qu'il achevait de parcourir la circonférence du golfe, et que le but principal de son voyage était atteint. Cependant, un passage paraissait s'ouvrir devant lui, vers le sud-ouest : le désir de pénétrer dans l'inconnu et de faire de nouvelles découvertes devait naturellement le pousser de ce côté, mais il voyait en même temps que pour cela, il lui faudrait vaincre beaucoup de difficultés, surtout les vents et le courant qui étaient contraires. Que faire ? Allait-il redoubler d'efforts pour monter plus avant ? Allait-il revenir sur ses pas et reprendre la route de France ? C'était une question que Cartier ne pouvait décider tout seul.

¹ *Bref récit*, p. 20, recto.

² *Bref récit*, f. 15, verso. Sans doute, la remarque de Taïnoagny se porte sur le fait que les gens de Cartier sont armés "de bâtons de guerre" ; mais celui-ci par sa réponse veut évidemment faire comprendre que c'est la coutume en France que les personnes constituées en dignité sont accompagnées de gardes armés.

³ *Documents inédits*, etc., p. 14.

On lui a reproché d'avoir manqué de hardiesse et de s'être hâté de regagner Saint-Malo, quand deux longs mois — ceux d'août et de septembre, ordinairement très beaux — lui permettaient de poursuivre ses découvertes.

Cartier n'a pas besoin d'être justifié. Il suffit de lire ses voyages pour se convaincre qu'il avait autant de courage que de fermeté; mais, en homme qui veut se faire obéir, il savait ce qu'il pouvait exiger de son équipage et ce qu'il devait lui accorder. Là se trouve l'explication de sa conduite.

C'était une maxime générale de la mer, d'après Clairac,¹ que le maître ne devait rien entreprendre d'important sans demander l'avis de l'équipage: nous voyons en effet ce principe inséré dans la législation navale de la plupart des nations qui avaient une marine marchande et militaire. C'était une des conséquences de l'organisation maritime de l'époque, où il fallait compter autant sur le dévouement des *compagnons* que sur la prudence du capitaine. Il y avait probablement une autre raison de consulter l'équipage: c'est que celui-ci n'était engagé que pour la saison de la navigation, ou pour une entreprise déterminée, et qu'il ne pouvait raisonnablement être exposé à prolonger son service au delà du terme convenu.

Cartier réunit donc tout le monde: "les capitaines, pilotes, mestres "et compagnons", et il les consulte individuellement "l'un après l'autre". Tous paraissent avoir été du même avis, et Cartier, sans récrimination, sans hésitation, reprit la route de Saint-Malo: "après lesquelles opinions prises, fismes arrivez large à nous en retourner"².

Cette simplicité dans l'action ne manque pas de grandeur et dénote une âme au-dessus du vulgaire. Si Cartier tourne la proue de ses vaisseaux du côté de la France, il n'en est pas moins décidé à revenir bientôt.

C'est ce qu'il fit l'année suivante.

Cette fois, l'engagement de l'équipage avait été fait pour quinze mois et approvisionné en conséquence. Cartier n'eut à consulter personne pour savoir s'il se rendrait à Hochelaga ou s'il hivernerait sur les bords de la rivière Sainte-Croix. Cet hivernement avait été prévu et décidé d'avance; il ne fut pas un accident, comme quelques-uns pourraient le croire.

J'estime que ce sont les mêmes raisons qui empêchèrent *Cartier et ses gens*³ de se rendre aux injonctions de Roberval lorsqu'ils le rencontrèrent dans le havre de Saint-Jean de Terre-Neuve.

L'engagement des équipages n'avait été fait, autant qu'on peut le conclure des termes de la commission donnée à Roberval, que pour la durée du voyage, et non pour un temps indéterminé qui dépendait de la volonté du lieutenant général.

¹ *Us et Coutumes de la Mer*, Op. cit., p. 11. Voir aussi plus haut, p. 126, note 1.

² *Relation originale du Voyage.... en 1534*, etc., p. 48.

³ *Voyage du Sieur de Roberval au Canada*, p. 92, à la suite des *Voyages* de Cartier, Québec, 1843.

Cartier, qui avait arrêté les conditions de cet engagement, savait à quoi s'en tenir. S'il a continué sa route *secrètement la nuit suivante*, comme Roberval l'accuse d'avoir fait ¹, c'était peut-être afin d'échapper aux violences d'un homme qui ne savait pas toujours mettre assez de mesure dans ses actes de répression ².

Dans une autre étude, je tâcherai de faire voir comment on peut, à l'aide des lois et des coutumes maritimes, se rendre compte de l'armement de la petite flotte de Jacques Cartier à chaque voyage.

NOTE A

On ne m'accusera pas de faire injure à mes lecteurs en supposant que plusieurs d'entre eux ne connaissent que très peu les compilations désignées sous les noms de *Rôles* ou *Jugements d'Oleron* et *Consulat de la Mer*.

Ce sont des recueils où l'on a réuni et coordonné "les usages et les actes de notoriété attestant la jurisprudence sur les cas jugés, et sans doute les plus fréquents dans la navigation de l'époque" ³.

Ces usages ne sont donc pas des lois promulguées par le souverain d'un pays en particulier : ils ont un caractère international qui les a fait accepter et suivre un peu partout, dans la Méditerranée, sur les côtes de l'Angleterre et de l'Ecosse, comme sur le littoral de la France.

Le premier des recueils nommés plus haut est le plus ancien, selon Pardessus, qui a étudié la question à fond : la rédaction en serait de beaucoup antérieure au XIV^e siècle ⁴, elle remonterait à la fin du XI^e siècle. Clairac la rapportait à l'époque de la reine Eléonore, duchesse de Guienne, XII^e siècle ⁵.

Quant au *Consulat*, il est né de l'institution des *Consuls de mer* ou *Consuls des marchands*. On appelait ainsi des magistrats spéciaux, hommes expérimentés en ces matières, à qui on avait confié le jugement des contestations commerciales.

Des décisions de leurs cours, est sortie cette nouvelle compilation, plus récente que les *Jugements d'Oleron*, mais encore assez ancienne, qui est devenue, par la sagesse de ses dispositions, la base des lois maritimes actuelles de l'Europe.

De même que pour se rendre bien compte de la position sociale du Canada au XVII^e siècle, il faut connaître le droit seigneurial et féodal, de

¹ *Voyage du Sieur de Roberval*.

² Thevet, cité par Harisse, *Notes pour servir à l'Histoire, etc., de la Nouvelle France*, pp. 12, 278.

³ Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*. Paris, 1828, t. I, p. 303.

⁴ On voit par l'ordonnance de 1304 que les *Rôles d'Oleron* servaient en France à régler les contestations maritimes.

⁵ Clairac, *op. cit.*, p. 1.

même, pour bien comprendre les conditions dans lesquelles les grands navigateurs du xv^e et du xvi^e siècle ont accompli leurs découvertes, il est bon d'étudier les lois et les usages maritimes de cette époque.

De tous les ouvrages à consulter sur ce sujet, les *Rôles d'Oleron* et le *Consulat* me semblent les plus utiles parce qu'ils sont les plus importants. On les trouvera dans la savante collection des lois maritimes publiée par Pardessus. Clairac, dans les *Us et Coutumes de la Mer*, a ajouté aux *Rôles* des commentaires intéressants.

